

# **Ανακοίνωση των εργαζομένων της ΕΡΓΟΣΕ για την «πρωτοφανή απαξίωση και υπονόμευση του έργου της εταιρείας»**

2023/04/06 09:05 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Ανακοίνωση εξέδωσε ο Σύλλογος Εργαζομένων ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. για τη «συνεχιζόμενη πρωτοφανή απαξίωση και υπονόμευση του έργου της εταιρείας και των εργαζομένων της, που καταδεικνύει σχέδια καπελώματος από ακριβοπληρωμένους ιδιώτες».

## **Η ανακοίνωση των εργαζομένων της ΕΡΓΟΣΕ**

Μετά την τραγική συγκυρία του σιδηροδρομικού δυστυχήματος στα Τέμπη, που μας βούλιαξε στο πένθος και την οργή, τη σωρεία αποκαλύψεων σχετικά με τις επικρατούσες συνθήκες στο εν λειτουργία σιδηροδρομικό δίκτυο και με δεδομένη την επί δεκαετίες παρουσία μας στο χώρο των σιδηροδρόμων, θέλουμε να επισημάνουμε επιγραμματικά μερικά ζητήματα και στοιχεία που αφορούν στην ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και κυρίως στους εργαζομένους της, με στόχο αφενός την ουσιαστική ενημέρωση του κοινού και αφετέρου την αποκατάσταση πλείστων παρεξηγήσεων ή ανακριβειών που έχουν κατακλύσει εδώ και πολλές εβδομάδες τα δημοσιεύματα και ρεπορτάζ των Μ.Μ.Ε. , όχι πάντα καλοπροαίρετα.

- Η ΕΡΓΟΣΕ, ως θυγατρική εταιρία του ΟΣΕ, συστάθηκε κατ' επιταγή της Ευρωπαϊκής Ένωσης το έτος 1996, με σκοπό να υλοποιήσει με τεχνοκρατικούς όρους ελεύθερης αγοράς τα συγχρηματοδοτούμενα από την Ε.Ε. σιδηροδρομικά έργα εκσυγχρονισμού του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας.

- Το έργο που έχουμε υλοποιήσει μέχρι σήμερα, στα 27 έτη λειτουργίας της εταιρίας, αγγίζει τα 6,5 δις ευρώ (συγχρηματοδοτούμενα έργα) και ανταποκρίνεται σε περίπου 700 χλμ νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής υψηλών ταχυτήτων στον κύριο άξονα ΠΑΘΕΠ (Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Ειδομένη-Προμαχώνας).

Το μεγαλύτερο μέρος του τεράστιου αυτού εγχειρήματος περιλαμβάνει την κατασκευή δύσκολων τεχνικά έργων και συχνά εμβληματικών, όπως η σήραγγα Καλλιδρόμου και η τοξωτή γέφυρα της Εκκάρας που είναι τα μεγαλύτερα τεχνικά έργα του είδους τους στα Βαλκάνια, με εφαρμογή των πλέον σύγχρονων προδιαγραφών και τεχνολογιών, οι οποίες εξασφαλίζουν πρωτίστως την ασφάλεια

του σιδηροδρομικού έργου.

Τα έργα μας περιλαμβάνουν όλο το φάσμα της υποδομής (σήραγγες, γέφυρες, διαβάσεις οχημάτων, υδραυλικά έργα), κτιριακών, επιδομής και σιδηροδρομικών συστημάτων, σε όλα τα στάδια υλοποίησής τους (ωρίμανση, χρηματοδότηση, μελέτες, δημόσιοι διαγωνισμοί, εργολαβίες κατασκευής, παράδοση στον ΟΣΕ).

Το κόστος υλοποίησης των έργων αυτών ανακριβώς έχει αναφερθεί από τα ΜΜΕ (λόγω παραπληροφόρησης ή και κακοπροαίρετα) ως κόστος λειτουργίας του ΟΣΕ, γεγονός που τελικά (όχι αδικώς αφού παρουσιάζεται διαστρεβλωμένα) εξάπτει τα αντανακλαστικά της κοινωνίας και παράγει λαϊκίστικες εξάρσεις, μη αρμόζουσες ως αντιμετώπιση σε μια εταιρία - τη δική μας - που παράγει έργα κυριολεκτικά 100ετίας, με τα ιστορικά στοιχεία παραγωγής σιδηροδρομικών έργων στην Ελλάδα να επιβεβαιώνουν στο ακέραιο τη θέση αυτή.

Πολύ δε περισσότερο, που η ΕΡΓΟΣΕ έχει μηδενικό δανεισμό, λειτουργεί και εκτελεί έργα μέσω κοινοτικής συγχρηματοδότησης με όρους μέγιστης ανταγωνιστικότητας ενώ παράλληλα έχει επιτύχει λειτουργικά κόστη ακόμη και της τάξης του 3% επί του κύκλου εργασιών της, που είναι από τα χαμηλότερα και πλέον ανταγωνιστικά παγκοσμίως στον τομέα της παροχής ολοκληρωμένων υπηρεσιών διαχείρισης (project management) μεγάλων έργων υποδομής.

**• Στο αντικείμενο της εταιρίας μας δεν περιλαμβάνεται η λεγόμενη «βαριά συντήρηση» και φύλαξη των υποδομών,** ούτε βεβαίως η οργάνωση και υλοποίηση της κυκλοφορίας των συρμών, τα οποία αποτελούν αντικείμενο του ΟΣΕ ως διαχειριστή της υποδομής.

Τα έργα που υλοποιούμε παραδίδονται τμηματικά, αναλόγως του χρόνου ολοκλήρωσής τους και παραλαμβάνονται από τον ΟΣΕ, προκειμένου να ενταχθούν στην κυκλοφορία, αναλόγως με τα προβλεπόμενα κατά περίπτωση μέτρα ασφαλείας και τις κανονιστικές διατάξεις κυκλοφορίας που ο ΟΣΕ εφαρμόζει, επί των οποίων ουδέποτε είχαμε λόγο ή οποιαδήποτε αρμοδιότητα.

Η εργασία μας τελειώνει με την παράδοση προς χρήση του εκάστοτε έργου, το οποίο κατά τη φάση της παράδοσής του είναι και λειτουργικό και ασφαλές.

• Στα 27 χρόνια λειτουργίας της η ΕΡΓΟΣΕ **βρίσκεται διαρκώς κάτω από τον αυστηρό έλεγχο της Ευρωπαϊκής Ένωσης**, των αρμόδιων εγχώριων Διαχειριστικών Αρχών και άλλων κατά περίπτωση αρμόδιων φορέων (ΕΔΕΛ, Ελεγκτικό Συνέδριο, Ε.Σ.Π.Ε.Λ. κλπ), σε ότι αφορά στη νομιμότητα των δραστηριοτήτων της, στην οικονομική και χρονική διαχείριση των συμβάσεων μελετών και έργων, αλλά και στην ποιότητα του κατασκευασμένου τεχνικού αντικειμένου.

• Σήμερα, με μόλις 184 εργαζόμενους που έχουν απομείνει στην εταιρία από τους περίπου 400, η ΕΡΓΟΣΕ διαχειρίζεται εκτός των έργων που ήδη κατασκευάζονται και το μεγαλύτερο επενδυτικό πρόγραμμα υποδομών στον ελληνικό χώρο, **που περιλαμβάνει επεκτάσεις του σιδηροδρομικού δικτύου με έργα ύψους 4,5 δις ευρώ.**

Οι εργαζόμενοι της εταιρίας, που είμαστε σε ποσοστό άνω του 90% μηχανικοί ή διοικητικοί πανεπιστημιακής εκπαίδευσης, έχουμε πλέον αποκτήσει υψηλή εξειδίκευση και εμπειρία στη μελέτη και κατασκευή σύγχρονων σιδηροδρομικών έργων και μοναδική για τα εγχώρια δεδομένα τεχνογνωσία στην διαχείριση σύνθετων συμβάσεων συγχρηματοδοτούμενων δημοσίων έργων.

• Μία εκ των εκατοντάδων συμβάσεων της ΕΡΓΟΣΕ, είναι και η γνωστή πλέον σε όλους σύμβαση 717/2014. Τα ήδη γνωστά προβλήματα και καθυστερήσεις της συγκεκριμένης σύμβασης έργου, αποτελούν σήμερα –για μία ακόμη φορά– αντικείμενο διερεύνησης των αρμόδιων αρχών, ως εκ τούτου σε ότι αφορά στον τεχνικό και διαχειριστικό έλεγχο, εμείς ως εργαζόμενοι θα πρέπει αναμένουμε τα νέα επίσημα πορίσματα.

Πέραν, ωστόσο, από τα διαχειριστικά θέματα της 717 ή τα προβλήματα οποιουδήποτε έργου, ένα σημείο είναι το σημαντικότερο από όλα, είναι αυτό που επηρεάζει τις ζωές όλων μας και πρέπει να ειπωθεί με τον πλέον ξεκάθαρο τρόπο:

Υπάρχουν διαθέσιμοι **όλοι οι ρυθμιστικοί κανόνες και δικλείδες ασφαλείας που απαιτούνται για να κυκλοφορούν τα τρένα με ασφάλεια**, σε όλες τις συνθήκες δικτύου, ακόμη και χωρίς ανάταξη των συστημάτων τηλεδιοίκησης, ακόμη και σε περίπτωση ζημίας της γραμμής, ακόμη και στη μονή παλιά γραμμή που κυκλοφορούσαν επί σειρά δεκαετιών.

Αυτονόητο είναι ότι για να αποδώσουν, πρέπει να τηρούνται ευλαβικά. Η ασφάλεια της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας κάθε στιγμή εξαρτάται από την τήρηση των Κανονισμών και δεν συναρτάται με την ολοκλήρωση ή μη οποιουδήποτε έργου.

Και αυτό διότι ένα τελειωμένο έργο με σύγχρονα συστήματα χρειάζεται μεν διαφορετικές διαδικασίες ασφαλείας από ένα χωρίς αυτά, και τα δύο όμως απαιτούν χειρισμούς και εξίσου υπεύθυνη αντιμετώπιση, ιδιαιτέρως αυτό με τα εξελιγμένα

συστήματα, διότι και στις δύο περιπτώσεις η πιθανή αστοχία караδοκεί.

•Όλα ανεξαιρέτως τα έργα της εταιρίας μας, ως δημόσια έργα, υλοποιούνται ανέκαθεν μέσα σε ένα διαχρονικά δύσκολο επιχειρησιακά περιβάλλον, με ιδιαίτερως αντίξοες συνθήκες σε κάθε στάδιο υλοποίησης, που οφείλονται είτε σε εγγενή προβλήματα της Πολιτείας και της Δημόσιας Διοίκησης, είτε σε απρόβλεπτους παράγοντες που επηρεάζουν την ομαλή εξέλιξή τους.

Είναι γεγονός ότι πέραν των αμιγώς τεχνικών ζητημάτων που ανακύπτουν, για να προχωρήσουμε ένα έργο είναι απαραίτητο να αντιμετωπίζουμε **σε καθημερινή βάση ένα δαιδαλώδες πλέγμα ζητημάτων και προβλημάτων, με πιο χαρακτηριστικά τα εξής:**

-Δεκάδες αλληλοσυμπληρούμενες συμβάσεις μελετών και κατασκευής που εντάσσονται σε διαφορετικά χρηματοδοτικά πακέτα και υλοποιούνται με ισάριθμους δημόσιους διαγωνισμούς.

-Έργα εκτελούμενα υπό σιδηροδρομική κυκλοφορία, με ειδική άδεια εργασιών στα περιθώρια της κυκλοφορίας που χορηγεί ο ΟΣΕ, όπως τα έργα συστημάτων ΗΜ (τηλεδιοίκηση, σηματοδότηση, κλπ).

-Αντιδράσεις τοπικών φορέων, δήμων, κοινοτήτων σε τεχνικά αντικείμενα των έργων, πολύ μετά το πέρας της διαβούλευσης που λαμβάνει χώρα κατά τον σχεδιασμό τους, με αποτέλεσμα την τροποποίησή τους σε προχωρημένο στάδιο κατασκευής και την καθυστέρηση στην υλοποίησή τους.

-Καθυστερήσεις στις απαλλοτριώσεις που συχνά βαλτώνουν για πολλά χρόνια στα δικαστήρια.

-Αρχαιολογικά ευρήματα κατά την κατασκευή και διενέργεια ανασκαφών υπό την εποπτεία των κατά τόπους αρμόδιων Εφορειών Αρχαιοτήτων, με ανυπολόγιστες καθυστερήσεις.

-Διοικητικά κενά άνω του εξαμήνου, που προκύπτουν κάθε φορά από τις αλλαγές Διοικήσεων στην εταιρία, ή την διεξαγωγή εκλογών. Μέχρι σήμερα μετρώνται 14 περίπου τέτοιες περιπτώσεις.

-Καθυστερήσεις στο προσυμβατικό στάδιο λόγω προσφυγών των υποψηφίων αναδόχων, γραφειοκρατία κατά την κατακύρωση των συμβάσεων λόγω πολλαπλών προβλεπόμενων ελεγκτικών σταδίων και πληθώρα ελέγχων κατά την κατασκευή από εγχώριους και ευρωπαϊκούς φορείς που σχετίζονται με την πορεία υλοποίησης και τα κοινοτική χρηματοδότηση.

-Ραγδαία μείωση του προσωπικού, υποστελέχωση κρίσιμων μονάδων και συνολική

μείωση των μισθών σε ποσοστό άνω του 50% από το 2011 και μετά.

Μετά από 6,5 δις έργο και 700 χλμ. νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής σε αυτές τις συνθήκες, δηλώνουμε με τον πλέον εμφατικό τρόπο ότι η γνώση και τα εργαλεία που διαθέτουμε είναι βέβαιοι ότι μπορούν να οδηγήσουν σε σημαντική βελτίωση των συνθηκών παραγωγής σιδηροδρομικών έργων στη χώρα μας, αρκεί να αναλάβει επιτέλους η Πολιτεία κατάλληλες πρωτοβουλίες, ώστε να αρθούν τα εμπόδια που είναι πέραν των αρμοδιοτήτων των μας και να μας δοθεί η δυνατότητα να δουλέψουμε ανεμπόδιστα.

Δυστυχώς η μέχρι σήμερα καταγεγραμμένη αντιμετώπιση της Πολιτείας στα ήδη γνωστά δομικά προβλήματα των έργων, είναι μόνον η εν εξελίξει προσπάθεια να καπελώσει τη δραστηριότητα της εταιρίας μας με ορδές Συμβούλων, με εμπειρία μικρότερη από τη δική μας και με συνολικές αμοιβές που αντιστοιχούν σε δεκάδες ΕΡΓΟΣΕ, αντί να υλοποιήσει ένα βιώσιμο πλάνο στοχευμένων προσλήψεων και ενσωμάτωσης νέου ανθρώπινου δυναμικού, που θα γίνουν αποδέκτες και συνεχιστές της πολύτιμης εμπειρίας μας.

Το δε διαρκώς συντηρούμενο κλίμα υπονόμησης της ΕΡΓΟΣΕ και των εργαζομένων της το τελευταίο διάστημα, που συχνά αγγίζει τα όρια της συκοφάντησης, στρώνει κατά παράδοξη σύμπτωση πολύ καλά το έδαφος προς την κατεύθυνση αυτή.

Εμείς ως εργαζόμενοι έχουμε καταθέσει στο αρμόδιο Υπουργείο τις θέσεις μας, μαζί με αντίστοιχες προτάσεις, πολλές φορές κατά το παρελθόν και είναι χαρακτηριστικό ότι πάντοτε αυτές περιείχαν, πέραν των εργασιακών διεκδικήσεών μας, και τεχνοκρατικού χαρακτήρα οργανωτικές προτάσεις, για να προχωρήσουν καλύτερα τα έργα, όπως για παράδειγμα την ανάγκη θεσμοθετημένου ορθολογικού διαχωρισμού των ρόλων ΟΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ, την απαιτούμενη αναλόγως των συνθηκών αναδιοργάνωση της εταιρίας μας, ή την ανάγκη ανάθεσης της Διοίκησης σε άτομα αποδεδειγμένης εμπειρίας στο χώρο με μακρά διάρκεια θητείας.

Δεν μας έχει δοθεί ωστόσο, τουλάχιστον κατά τα τελευταία έτη, η ευκαιρία συναντήσουμε τους καθ' ύλην αρμόδιους πολιτικούς προϊσταμένους μας και να θέσουμε επί τάπητος κάτι από όλα αυτά.

Εμείς παραταύτα, προσπερνώντας το πόσο προδομένοι νιώθουμε και υπηρετώντας την ιδέα του σύγχρονου σιδηρόδρομου, επιθυμούμε να συμβάλλουμε στη διαμόρφωση της «επόμενης μέρας» για τους πολίτες της χώρας μας, για εμάς τους ίδιους και για τις επόμενες γενιές.

Ζητούμε, λοιπόν, να ακουστούμε, ιδίως τώρα που με τον τραγικότερο τρόπο απεδείχθη, ότι τα ζητήματα που επιτέλους θέλουμε να συζητήσουμε είναι κρίσιμου σημασίας.